

NS. RIF DT1/TEC/GV

GENOVA

VS. RIF.

ASPI/T1/07.05.19/0002168/EU



1A07051900021682000000

A: Spett.le
Ministero delle Infrastrutture e dei
Trasporti
Dipartimento per le Infrastrutture, i
Sistemi Informativi e Statistici
Direzione Generale per la Vigilanza sulle
Concessionarie Autostradali
Ufficio Ispettivo Territoriale di Genova

uit.genova@pec.mit.gov.it

e p.c. Ministero delle Infrastrutture e dei
Trasporti
Dipartimento per le Infrastrutture, i
Sistemi Informativi e Statistici
Direzione Generale per la Vigilanza sulle
Concessionarie Autostradali
Roma

svca@pec.mit.gov.it

AD/DLGA/ARG/GCU

**OGGETTO: A26 Genova Voltri - Gravellona Toce.
Riscontro note precedenti - Viadotto Pecetti.**

Ci riferiamo all'oggetto e alla pregressa corrispondenza per fornire a codesto Ufficio i chiarimenti richiesti, in ordine ai quali il tempo trascorso si è reso necessario per consolidare, con riscontri formali, le pur corrette valutazioni già operate e rappresentate dalla scrivente.

Relativamente alla discrepanza rilevata da SPEA fra i disegni di contabilità e la relazione di calcolo del viadotto, richiamata nella vostra precedente 3179 del 7.2.2019 e sollecitata con nota 6325 del 8.3.2019, si conferma che la medesima è stata frutto di un errore di interpretazione degli elaborati disponibili al momento.

Tale aspetto è stato verificato e chiarito dalla scrivente nel corso di specifici controlli in situ (allegato n. 1) e attraverso l'analisi dei verbali di tesatura di tutte le travi degli impalcati del ponte redatti in occasione della costruzione dell'opera (allegato n. 2).

Nello specifico, nel mese di marzo, è stata condotta una prova di accertamento su una trave da 38,90 (trave 2, campata due, direzione dx) indagando numero e dimensione dei cavi di precompressione presenti. L'esito dell'indagine conferma quanto indicato nella relazione di calcolo ovvero la presenza di 5 cavi tutti della stessa dimensione. Inoltre, come sopra citato, da una approfondita ricerca documentale presso gli archivi della scrivente, è stato possibile accertare in maniera inequivocabile che le travi da 38,90 m, compresa ovviamente quella oggetto di intervento di ripristino, sono costituite da 5 cavi da 12 trefoli.

Alla luce di quanto accertato è quindi da escludere qualsiasi incoerenza tra la condizione "as built" dell'opera e la relazione di calcolo del progetto originario. Tale circostanza, che in altri termini si traduce in assenza di vizi o difformità costruttive, consente di superare in modo definitivo il presupposto in base al quale – con esplicito riferimento al § 8.3 delle NTC 2018 – codesto Ufficio aveva richiesto la verifica globale della sicurezza.

Relativamente all'entità del degrado, si precisa ulteriormente che all'esito delle medesime verifiche e per le stesse determinazioni di competenza del progettista, lo stesso non è risultato tale da configurare una "evidente riduzione della capacità resistente" della struttura. Si allega in proposito l'addendum (allegato n. 3) alla relazione di calcolo già in Vs. possesso che aggiorna la verifica locale di sicurezza in base alle evidenze riscontrate circa il numero e la composizione dei cavi di precompressione della trave oggetto di intervento.

E' utile al riguardo anche evidenziare che il progettista ha dimensionato l'intervento in modo tale da poter sopperire alla completa carenza funzionale di due dei cavi di precompressione presenti rispetto a quella effettivamente accertata, consistente in un solo cavo, permettendo l'attivazione di un eventuale ulteriore contributo di precompressione esterna in funzione delle future risultanze delle ispezioni. Si ricorda infine che al termine dei lavori è stata effettuata una prova di carico dell'impalcato che ha registrato deformazioni elastiche pienamente coerenti con i valori attesi.

Nel rimanere a disposizione per eventuali ulteriori chiarimenti porgiamo cordiali saluti.

autostrade//per l'italia

DIREZIONE 1° TRONCO - GENOVA
Dr MIRKO NANNI

